

第12回徳島県規制改革会議 概要

日 時：令和元年9月2日（月）13：30～15：30

場 所：徳島県庁11階 1104会議室

出席者：床桜座長、田村委員、田原委員、藤田委員、出口委員、内藤委員、青木委員
ゲストスピーカー（近藤様、阿部様、明石様、宮島様）

担当課（次世代交通課、南部総合県民局政策防災部、美波町役場政策推進課、地域振興課、健康づくり課）、事務局

内 容：

1 開会

○地方創生局長挨拶

2 協議「第4次提言に向けた意見交換」

○卒車後の移動のためのマイカー運送、自動運転など新交通システムの構築

座長：過疎地域をはじめとして、高齢者を中心として移動手段が厳しいという問題や、高齢者の事故の問題があり、免許返納といった中で、一方では、移動するすべが限られているという、地域課題になっていることを踏まえて、状況等について、県庁担当課から説明をいただきたい。

担当課：資料2について説明

座長：地域コミュニティの存続の中で、人が移動できるということは、非常に重要なポイントである。このことに関して、革新的な取組をしている「電脳交通」の近藤社長から、今の取組や過疎に対してどのように展開すればよいのかを説明いただきたい。

近藤様：電脳交通の事業を簡単に説明すると、タクシー業界向けにシステムを作成している。導入していただいている地域は、北は北海道、南は大分県まで19地域。最近、モビリティやMaaSなどといった言葉が、経済界で積極的に使われており、業界内外を問わずにいろいろな所から注目をいただいている状況。徳島で生まれて、徳島で仕事をしている私ですが、統括マネージャなどは、東京から徳島に移住をしている。徳島の賃料は安いということで、丸の内に住んでいた人が、秋田町で2万円で住んでいるなど、おもしろい。タクシー業界の課題としては、今、全国でタクシーは、24万台ぐらい稼働していて、2018年だけで、40社、1,000台ぐらい廃業している状態で高齢化と後継者不足に陥っている。また、市場がどんどん小さくなっていて利用者が減っている。理由としては、モータリゼーション、自動車の普及・共有率が上がっていることと、各地域、自動車で移動した方が、様々な体験ができるような町作りになっていっているためかと思う。平成元年ぐらいが市場規模ではピークであったが、その時に、入社されたドライバーがそのまま業界を支えていて、2年前のデー

ただが、業界の平均年齢は全国で58.9歳。徳島県は63.8歳まで上がっている。このような業界だと、最新のシステムを積極的に導入する企業は少なく、IT化は進んでいない。2010年の11月に初めてスマートフォンを使った配車システム、「ジャパントクシー」というアプリが誕生した。ドライバーとしては、あまりはやらないと思っていた。理由としては、お客様の利用方法の内数を見ると、地方のタクシーでは、電話をかけてタクシーを呼ぶ方が大部分。都市部は逆で、流しのタクシーが多く、地方ならではの実情があったため。また、法人タクシーは6,300社あったが、台数をザクッと割ると、1社10~20台規模となり、7割ぐらゐが、いわゆる小規模事業者。彼らが、業界を支えており、売上げ規模は、だいたい1億円ぐらゐとなる。タクシー乗務員はほとんどが歩合給となっており、歩合率は50%ぐらゐになると、年間5,000万円は乗務員の給料で、残りですべてをまかなわなければならないので、なかなか最新のシステムを導入できるような構造となっていなかった。アプリは、日本で一番大きいタクシー会社、日本交通が作ったもので、はやらないと思っていたが、大流行した。国内2,000万ダウンロードぐらゐ増えている。しかしまだ、都市部に集中している。外資のUberやDiDiは、1つのアプリでどの国に行っても、乗り物が呼べるサービスを目指している。しかし、国内では、ライドシェアが規制されていて、タクシーしか有償の運送機関がないという状況で、タクシー業界と一緒にやっぺいこうかとなっているが、利用者がアプリで注文を押すと、タクシー会社はまだアナログでやっぺいて、半分IT半分アナログとなっている。海外では、注文して、数十秒でマッチングされてタクシーが来るが、日本では、裏がアナログなので、注文をさばくのゐ時間がかかっている。日本のタクシー業界はあまり儲かっている会社が多い中で、新しいサービスが生まれても、なかなか連携が取れない、技術的な問題が出ている。とはいえ、オリパラに向けて、海外から旅行客が来ている中、ビジネスチャンスなので、向き合わなければならない課題だということになっている。配車アプリを開発する会社はできていたが、まず、タクシー業界のアップデートをしていかないと、連携ができないということで、低価格で最新のシステムが導入できて、いろいろな事業者にシステム連携ができればと思ゐ、電脳交通を創業した。

今年の3月に、NTTドコモと山口市とで、実証実験を行っぺた。この地域は、鉄道が1日2便、タクシー法人が2社3台で営業している状況で、コミュニティバスを自治体負担で、1日8本営業、1回の利用者は0か1かという交通機関に対して、6,000万円ぐらゐの予算が割り当てられていた。利用者がいるので続けていきたいという山口市の意向と、便利なサービスにならないかということで、コミュニティバスの利用者の不満等を調査した結果、利用者は高齢者が多かっぺたが、バス停まで行くのが大変や、バスのステップを上がるのが難しいなどの声がかんかされた。そこで、タクシー会社と提携して、1週間、タクシーの利用者が少ない時間帯を使って、無料タクシーを運行してみた。利用者は、無料であり、コミュニティバスと違い、ドア to ドアのサービスを利用できたところ、タクシー会社の利用者ベースで4.5倍の方が利用された。利用者アンケートを取っぺたところ、人生で初めてタクシーを

利用したという高齢者が41%いた。コミュニティバスも使わず、タクシーも使わない、週に1度、家族と車で買い物を済ますという方が潜在的にいたということが判明し、その方々が何度も無料タクシーを利用されて、スーパーマーケットやサービス業でお金を使ったので、地域に回るお金が増えた。交通手段を最適化することによって、地域経済や人の移動機会が増えた。次に、タクシーの台数が少ないので、相乗り、ライドシェアすることは問題ないかというアンケートを取ったところ、90%以上が問題ないと回答。また、相乗りにより、待たせてしまうことについても、問題ないとのこと。

座長 : 続いて、NPO法人こやだいら阿部理事長をお願いします。

阿部様 : 山間部でひっそりと移動手段などの活動をやっている。高齢者の方に喜んでいただくのがすごく嬉しいのと、それといろいろな地域の活性化に向けては、移動手段だけでなく、その他高齢者の支援とかを含めて一つのNPOの事業としてやっている。地域おこし、自然保護活動、清掃活動等を合わせて7事業運営している。平成19年12月に設立し、当初は10年できたらいいなと思っていたが、11年が過ぎたところ。地域は、旧の木屋平村の時代に、タクシー会社に移動手段を委託して、月に1、2回来ていただいて診療所や買い物に連れていってもらっていた。平成17年に市町村合併があり、この当時は、木屋平だけが、この委託をやっているということで、いろいろ調整もあったと思うが廃止となり、地域の高齢者が困った。それで、地域でどうにかしようというのが始まりで、それには、いろいろな地域文化とか人文化を調査してみたら、いろんな良い所につながっていったので、昔で言うと隣どうしでの助け合いということである。そういう地域の文化があったので、これをつなげていく形で組織づくりができたらしいなと。まず一番に、ある程度賛同してくれる人がいるということで、30年ぐらい前から3人ぐらいで地域をどうにかしなければならぬと話をしていたが、このメンバーがいたおかげで形になったのかなと。また、市町村合併が地域にとっての一つの起爆剤になったのかなと思う。地域の方が、家でずっといるのではなく、移動手段でいろんな場所に行きたくて欲しいというのが狙いである。協議会の調整で難しいというのがほとんどだが、地域としては美馬市の中心から30km離れているので、タクシーを呼ぶのも難しい、そういう事情もあったと思う。次にサービスの概要について、過疎地有償運送を活用として、個人の自家用車を活用しているというのがまず一番にある。また、地域内発着ということで地域内外を利用できるということがある。一応予約制にしているが、高齢者の方は予約していても忘れていたりするので、そのとき勝負という形。対価については、一応タクシーの半額となっている。当時が10年前なので360円ぐらいだったと思うのだが、高齢者の方に1km130円出せますかと相談したら、出せるということだったので、130円に決めた。待ち時間も30分100円で設定している。過疎地有償運送の台数は28台で、運転手も同じく28人。これは自家用車を活用している。軽と普通車がある。定員が4名までで、できる限り複数人数での乗車になるようにしている。特に診療所の検診については、各地区から複数人数になるようにして

いる。バスとの連携は、自宅から定期バスまでの距離が遠い方もいるので、そういう方の引継ぎをしている。人口が580名の内、この取組の登録者数は320名で、その内120名が交通弱者。昨年度は102件・221人の利用があり、走行距離は2332.2km。

仕組み・制度について、自治体との契約は特に無く補助金も無い。運営協議会は、3年に1回更新している。安全管理については、厳しくやっている。特に運転者の体調管理に気を付けていて、冬場の風邪が流行する時期は、家族にも聞き取りをしたり、飲酒運転についても家族に聞き取りをしている。医師から薬を投与されている方についても、投与されている薬をしっかり把握している。

11年活動を続けてきていて、これまでに事故は一回もない。毎年1回、警察署交通課長に来ていただき、交通マナー、ルール、技能等についての講習会を実施している。運行前の点呼や車両点検、免許証・保険・車検の確認も実施している。保険については、任意保険は無制限としている。運転手が稼いだお金は、月の支払いになっており、乗務記録を提出し、それに伴い対価をもらい、それを口座に振り込んでいる。過疎地有償運送だけだと、事業収益が厳しくなるので、複数事業の組み合わせにより対応している。これまで黒字経営が続いており、最大で70万円の黒字となった年度もある。稼いだ内の85%を運転手に業務対価として支払っており、給料は払っていない。1年に1回、利用者アンケート調査を実施しているが、満足度は100%で、地域で住み続けたいと回答した方は96%だった。問題点として、運転手の高齢化がある。運転手28人の平均年齢は65歳ぐらいだが、30代のドライバーもいる。

課題は、リーダーの育成である。設立当初に地域の人と協議しており、各地区へ出向いて意見を聞き、それをまとめたものが必要となっているので、地域の方にも我々にも責任がある。このように地域住民がNPOを支え、また、NPOが地域住民を支えるという仕組みができていないことが、円滑に運営を行っている理由ではないかと思う。苦情も一切ない。事業継続に当たり留意すべき点として、補助金に頼らないことが、スムーズに継続ができる一つの要因と思う。過疎地有償運送事業の規制改革における、デマンドバスと過疎地有償運送事業が地域で2本立てすることは難しいということを知っていたので、「デマンドバス事業と過疎地有償運送事業を区域内併用認可可能に」ということで挙げているが、これは可能であると聞いている。次に、住民のうち移動困難者が大半を占めても、過疎地有償運営協議会で書類が整わなければ始まらないということについて、住民が困っているのに、なぜ始められないのかと感じる。次に、過疎地有償運送を利用できる者は、地域住民に限られているが、観光客等も利用できるよう緩和措置が必要であると思う。

委員 : 地域交通実証実験で、利用者は無償でということだったが、お金を出しているのは自治体ということか。また、ずっと無償というわけにはいかないと思うが、実証実験終了後は、利用者から料金をもらう形になっていくと思うが、その時の料金設定や仕組みについて、具体的なイメージはあるか。

近藤様 : 山口市での実証実験は、財源をすべてNTTドコモに持っていただいて、タクシー会社は従来の規約どおりの料金で客を運び、発生した費用を集計して、全額ドコモが支払うという形をとっており、その報告書を山口市に提出して、次は山口市が補助金をつけて実施するのかどうかについて検証していくという流れになっている。基本的にこれを前提として、補助金を使って実施する事業と位置づけてはいるが、もともとあるコミュニティバスの運用コストと比較して費用が圧縮されるという筋書きの実証実験となっている。今回、山口市で実施した実証実験は、年間コミュニティバスのコストが6,000万円で、一日の乗客が5~6名程度という状況に対して、この方法であればコストが削減できるし、利用者も増えるという改善案という形で持ち込んだ状況。実際にコスト面では約6分の1、利用者は従来のコミュニティバス利用者の10倍ぐらいになった。NTTドコモの正式な自治体向けパッケージとして全国で販売されており、自治体向けに既存の交通網を切り替えることで、コストが圧縮でき、また、利用者の利便性も向上されるというソリューションとして提案しており、電腦交通としては、スマートフォンの会社とかもできるが、過疎地においてスマートフォンでタクシーを呼ぶというのは、利用者の方にあまり馴染まないのので、電話を利用した配車サービスということで、その運用を受託して対応しているという形である。

委員 : 過疎地や観光面での取組をされていて、観光面ではJRが絡んでいるということだが、どの場所を実施するかというのは電腦交通が決めているのではなく、ドコモやJRが決めているのか。

近藤様 : 我々からも提案をしているが、ドコモに関して言うと、まず山口市という場所は決め打ちでスタートした事業であり、その次どこで実施するかというのは、今まさに探しているところで、JR西日本の観光型MaaSの取組は、瀬戸内界限という決め打ちでスタートしている。電腦交通としては、様々な事業所から提携のオファーをいただいている、どの自治体で実施するかというのは、常に相談されているような状況なので、我々としては地元徳島で実証実験を実施したいと考えている。

委員 : 山川町でタクシー事業を実施していて、山口市に似たような事例で市が運営しているコミュニティバスで、タクシー会社がバス会社に人出しのような業務委託になるのだが、1日の利用者が5人ぐらいである。一日200kmで、コストパフォーマンスは非常に悪い。改善していただければと思う。

近藤様 : NPO法人こやだいらの話聞いて、輸送するドライバーのモチベーションをどう持続させるかというのは重要な議論であると感じた。山口市で実施したパッケージは、もともと地元のバス事業所がコミュニティバスを運営していたのでハレーションが起こるかもしれないとの懸念があったが、「むしろ嬉しい」との声が挙がった。話を聞いてみると、赤字であるし、一日何百kmと走っても利用者が5人とか、日によっては0人の日もあり、ドライバーのモチベーシ

ョンが上がらないとのことだった。話を聞いて、NPO法人こやだいらの取組は完璧だなと思った。ドライバーのモチベーションも持続できるし、経済状況や運行管理など、とても参考になる取組だと感じる。外資系でライドシェアをスタートしている企業が、国内に展開している事業者、基本的にソフトバンク等が資本に入れていると思うが、どう考えても業績面を見ると、これはボランティアと判断される内容だと思う。アプリを制作している事業者が、これを目のあたりにして、ずっと継続していくと考えるのは厳しいと思う。地元の方によるワークというのが、おそらく持続可能性を一番信用できるものだと思う。例えば、そこに一部最新技術を使った方が、より持続可能性が上がったり、合理化されるという観点で新しい技術を一部あてていくという方が、ドライバーのモチベーションが持続すると思う。弊社でも、一日1,000件になるところと100件に満たない地域ではドライバーのモチベーションが違う。タクシードライバーの雇用に関して徳島県内で言うと、乗務員の平均年収は190万円程度で、7割の方が65歳以上である。経済条件を見直していくことが重要で、NPO法人こやだいらが実施している85%を報酬として持ち帰れるのは大きいと思う。タクシー業界だと50%ぐらいしかなかったりする。現在、世界中でドライバーを増やしているUber等も、報酬の割合はそこまで高くない。経済条件をしっかりと満たしていくのは、良いと思った。

座長 : 徳島県においても人口が偏在しており、人口が偏在しているということはタクシー会社も偏在しているように思う。意外と徳島市内周辺に多くのタクシーが待機しているように思える。待機しているタクシーは、ある意味有用資源になっているので、タクシーが少ないエリアに資源を有効利用できる仕組みはできないのか。

近藤様 : 一応、事実上移動区域が分けられていて、原則として分けられた中で営業しなければならず、道路運送法上そうなっている。正直、中心市街地はまだ仕事量・需要があるが、需給のバランスが悪い地域だと、2時間に1回ぐらいしか営業機会がなかったり、そういった地域の方のドライバーのモチベーションよりかは、例えば稼働率の高い過疎地で、交通事業者のいない地域に派遣ができて移動ができれば理想ではあるけど、その方がドライバーのモチベーションも上がるのではないかと思う。昨年、那賀町役場の方からお話を聞く機会があって、その中で向こう5年で法人のタクシー会社が全て営業停止するという話があり、多く地域住民の方の機会損失になってしまう。いよいよ徳島も、向き合っていかなければならない課題になっているように感じる。

座長 : NPO法人こやだいらの制度は非常に良くできているように感じる。単に運ぶだけでなく、その家の細々したサポートもしたり、それもまた一定の料金ももらいながらということで、トータルで生活を支える仕組みだと思う。こういう素晴らしい仕組みがなかなか県下各地に広がらないというのは何が問題なのか。

阿部様 : 一番に過疎地有償運送の認可というところの一つ前に協議会が上手くいかないのかなど。私どものところに県外から年間10団体ぐらい視察に来るが、聞いてみると、協議会がなかなか上手くいかないという声が多い。運営については、地域のニーズや課題を事業に取り入れて、行政が手の届かないところを我々が事業として実施していく。

座長 : 過疎地有償運送という事業を核にしながら、過疎地域にお住まいの方の生活を様々な面でサポートしているし、ある意味で福祉的な面でのサポートもしているということと理解。

阿部様 : 地域の高齢者には、様々な特技を持っている方がいるので、そういう方を人材として活用する。その結果、元気な高齢者になっていく。

委員 : 最近、医療機関が、無料で病院までの乗り合いバスを運行しているというの聞いて、結局病院としてもトータル的に儲かっていて、そういう事業者がいかにか無償のサービスでライドシェアを運行してくれるかを考えるのも大切かなと思う。やはり人の部分で、もどかしいところがあると感じている。実家が応神地区にあって、応神は過疎というわけではないが高齢者の方が多く、一応徳島市内だが徳島の市営バスが通ってなく、徳島バスが一日に数本あるかなというぐらいの状況で、スーパーに買い物に行けない高齢者の方が非常に多くて、協議会を作ってコミュニティバスを運営しているが、お世話をされている方が最近倒れられて、その方が倒れた段階で運営が難しくなったり、助成金がどんどん減らされたりという中で、どうにかならないかという話が私のところにきたが、これからこういった話は、過疎地だけでなく、市街地などでも起こってくると思う。どうすれば人を育てられるかという部分にフォーカスした取組が必要と思う。規制に関しては、国が重点部分を占めていると思うので、徳島で何ができるか、病院モデルも面白いと思う。

委員 : 高齢者の方に大切なのはやはり病院か介護である。私は阿南市新野町という人口3,000人、JRも改正で3時間に1本、バスも阿南バスが朝昼晩、タクシー会社は1社で、車は2台しかない地域で住んでいるが、高齢者のニーズはドア to ドアが多いと考えており、病院や診療所も公助・共助ができないなら自らやろうよということで、高齢者の方から要望があった家にドア to ドアで実施している。そういった中でシステム作りは、各業界団体が協力していくという視点が一つ。それと、私が思ったのは、他の委員の方も言いましたが、これからは人ですね。徳島県のタクシードライバーの方の平均年齢が63歳というの聞いて、逆に驚いた、やはりこれから若い世代の方々が経営を担って、タクシー業界が若返っていくという視点もあるのではないかと思うと同時に、この問題は非常に難しく、日常と観光と二次交通など様々な視点が考えられると思う。その中でも、個人の意見ですが、タクシー業界とバス業界と鉄道業界と、交通手段をもう一度、行政の方で集めていただいて、地域の足下をどうするかといった議論を実施する部会等を作ってほしい。地域に合った議論がで

きる仕組み作りを県に求めたい。国が権限をほとんど握っており、これを変えていくとなると自治体は調整レベルじゃないとできないというのが正直なところなので、権限委譲についても特区等の方法で実証実験を積み重ねて、一つずつ徳島に持ってくるのがいいのではないかと思う。

座長 : 地域によって状況が異なるし、都市と地方ではまったく様相が異なる。次世代交通課の説明の最後の部分で、自治体に一定程度の権限が必要だとあったのはそういうことだと思う。そういったことも含めて、国に対して働きかけもしていこうと考えている。タクシーもなければNPOなどもできない、非常に厳しい地域が徳島県内にも増えてきており、地域の人たちが助け合わなければどうしようもないような状況があるが、何か良い突破口はないだろうか。

近藤様 : 本当に、事実ベースで発明しなければならない時期が来ているなど思いつつも、それをまるっと解決しようと思うと、自動運転がいいよねという議論になってしまうが現実的でない。現時点では何も言えない状況だと思う。おそらく、様々な交通モードを各地域に最適化していかないといけないと考えると、もはや徳島市内であってもバス・鉄道・タクシーの公共交通が最適な街のサイズではないと思っており、事実上、JR四国とかも、どの路線もなかなか収益が難しいという状況で、あれが最適な交通モードでないということは、事実上、PLで判断できてしまっている。おそらく市内ですらも、そういう問題を抱えているんじゃないかと思っている。そう考えると、まったくない地域で、例えばタクシー業界としてはUberなどライドシェアのサービスを展開している企業は、できるだけ日本国内では認可しないようにという動きをこの5年間続けていたが、私個人としては、過疎地、法人タクシーの営業が成り立たないような地域で、人の輸送手段をどう確保するかというのは、この業界がある意味ブラックボックス化している誰も触れないアンタッチャブルな領域だと思うので、そこに関しては一つのソリューションとして、こやだいらの方法のパッケージができる仕組みを作り、手段としてのITの活用化やC to Cで支えあいをしていかなければならないかと思う。

阿部様 : しりに火が付かなければ、動きにくいのかなと思う。また動いたときに地域のつながりが一番重要。タクシー会社がやりづらいなら、行政がなんらかの支援をして、交通網としていければ。また、ボランティア的な気持ちがあれば、このような事業はできないかなと、その時にすぐできたものでなくて、ルールやマナーなどが成り立っていて、いざ活用するときにそれが役立つ。

座長 : 人口減少が、過疎地域を中心に加速している。人が移動するということができる、そこに人が住むということができる。こやだいらが一つモデルを作られているし、近藤さんの配車システムが作られている。そのようなものをうまく融合しながら、空白地帯に光を当てていくような取組、ライドシェアという言い方がどうなのか分からないが、そういう徳島版の空白地帯を埋めるような仕組みを提言させてもらいたいと思う。

○日常生活を防災対応へとつなぐ「シームレス」な防災モデルの構築

明石様 : 美波町に2年半前に、サテライトオフィスで進出させてもらった。IoT、これからあらゆる物が、インターネットに繋がる時代であるということで、通信を介在していろいろなものが自動化されていく、その先にはAIがあつてというわけです。そのような中で、美波町の取組の中で「止まらない通信網」を構築させてもらっている。美波町の町中に通信機器を、今は50箇所程度設置させていただいて、これは、免許のいらぬ920MHzという通信体系LPWAを使っている。止まらないのは、機器同士が、バケツリレーで繋がっていく、あるいは網の目で繋がっていくということで、大規模災害、南海トラフの津波などが起きたときにでも、それぞれがバケツリレーで繋がっていくので、停電、電話、ネットが繋がらない状態でも、タグを持っていただくと、誰がどこにいるのかを確認ができる仕組みを構築させてもらった。一昨年、昨年も、避難訓練で使わせてもらって、美波町も災害対策本部で住民の避難状況を確認する仕組みができた。また、災害時でなくて、平時にも使えないかということで、美波町や床桜教授の方からアイデアをいただいて、県の方からも予算をいただいて、足腰を鍛えていただくということで移動した距離に応じて、健康ポイントを付与し、ゴミ袋や備蓄商品をもたらえるような実証実験をさせていただいた。さらに、小学生などの見守りにも使えないかということで、阿南の学校でも取組を広げさせてもらっている。そこで、地区を広げていくと、電気通信事業法に課題が出てきている。そこについては、宮島から説明します。

宮島様 : 通信機器には通信モジュールが2種類入っており、1つはLPWA、インターネットのその先の接続をするもの。これが数m~数km飛んで、町の中を網の目でつないでいく仕組み。もう1つが、スマートフォン等にも搭載している、Bluetoothという短距離無線が入っていて、先ほど紹介したタグにも入っており、スマートフォンのLTEが使えなくても、このモードはBluetoothを使って会話をすることができる。たとえ、災害時スマートフォンの通信が使えなくても、誰がどこにいるかを知ることができる。後、地震の後、津波が来るという警報が、もし地震でインフラが倒壊した場合、生きている通信機器さえあれば、Bluetoothで津波が来る合図を送ることができる。今、平時は、子どもの登下校の状態や、今後は徘徊対策に使ったりなどができる。もう一つは、いわゆるスマートシティなどで使われるIoT、河川の情報や土砂崩れなどがありそうなところに傾斜計などのセンサーを置く。通信回線を置くと月々、何千円となってしまうが、この方法であれば、キャリアを使ってないので、通信代はかからない。非常に安価に設置できる。後、通信機器を設置するといろいろな設定をしなければならないが、この仕組みを置けば、機器同士が繋がるので、特別な設定をする必要がない。また、たとえ1つが壊れたとしても、通信をカットして次につないでいく、P2Pという弊社の技術で実現している。実際サーバーを使わないで、置くだけで通信が出来る仕組みにしている。これを展開する場合は、自治体の自営通信網として使えるのではないかと考えており、地域課題の解決やセンサー情報等でビックデータを集めるようなセンサー系に使っていくとメリットがあると思う。今、実証実験なので、総務省もあまり細かいこと

は言わないが、実際通信サービスとして展開していくといろいろな問題がでてくる。電気通信事業法では届出電子通信事業者と登録電気通信事業者というものがある。電気通信事業者とは、携帯会社などのいわゆるキャリアと呼ばれる事業者。IoT もセンサーなどの通信機器を使うことによって、住民の位置情報などを伝達することができるようになってきているが、通信コストを下げ通信網をサービスとして提供する場合に、電気通信事業者として、見なされることがある。これに該当するかどうかは、国とも協議しなければならないが、基本的に他者の通信を媒介するとなると、通信事業に該当せざるおえないと思っている。仕組み自体は美波町が運用しているが、地域を跨がると、例えば、美波町から阿南市のエリアにいくと、届出ではなく登録事業者となる。自治体がサービスとして提供できなくなる可能性がある。また、登録になると資格者を置く必要がある問題があり、ハードルが高くなるので、それで何らかの緩和措置を考えられないかということをご提案したい。

座長 : 徳島県内のサテライトオフィスの集積が、全国1位ということもあり、スキードの話を知ると、美波町が持っている、人口減少、南海トラフ巨大地震という課題を解決するビジネスモデルを作って、販売していこうということであるが、実証実験の段階ではいいが、エリアを広げるとなると、大きな足かせがあると。なかなかビジネス化となると有用であるが、壁があると、それをなんとか、今のうちに、国に対して働きかけて欲しいという趣旨。事業は美波町が事業主体としてコンソーシアムを組んでいる。今回、美波町役場の担当の職員が来られている。事業化ということを進めていくことに、課題がある状況、町としても事業を進めていくという考えかと思うが、町サイドの考えを聞きたい。

美波町役場 : 私どもも、付けているビーコンタグにより、位置情報の検知をさせてもらっている。また、県内企業と、水位計の研究もしていて、水位センサーのデータも通信網内に設置させていただいて記録している。美波町として、エリアの拡大をする中で、データなどの情報を使っていただくためには、電気通信事業者の取扱がハードルになると考えている。また、正直言うと、スキードに委託すれば、民間事業者がいろいろな所で活躍できる場を提供できるかと思う。美波町で設置したのち、スキードのような民間事業者に委託をして監視等をしてもらうのも1つかという考えもある。しかし、それまでに、制度を整理して、誰が通信事業者なのかを明確にし、ハードルを下げていければと考えている。

座長 : サテライトオフィスの集積で徳島県が注目を浴びているが、これからは、スキードのようなプロジェクト型の集積がメインになってくるだろう。その際に、実証実験に成功しても、事業化に繋がらないような地域であれば、どうしたの、というようになるので、行政としてしっかりと受け止めて行く必要があると感じている。青木さんは、防災の関係で活動されているが、南海トラフ巨大地震の場合は、美波町だけの防災というわけにはいかない、広域的な対応が必要である。

- 委員 : 質問ですが、機器は電柱に付けているのか。高さは何メートルか。
- 明石様 : 四国電力の電柱で5メートル以上の箇所。町の防犯灯はもう少し低い位置で設置している。
- 委員 : 津波に対する視点で考えているということ。また、高齢者福祉、認知症の分野でも社会的にみて、徘徊という対策で活かせると思う。制度が国の管轄であれば、声を上げていくべきではないかと思う。
- 座長 : 国の制度設計は、ローカルネットワークを前提にしていないのではないだろうか。スキードが実施している、自立分散型というようなことを前提にした法律になっていなくて、逆に言うと、これからは、そういうことを地方から声を上げていくというステージに入ってきたのかなと。総務省の考え方は、そのような前提になっているので、相当な岩盤規制になるだろう。地域発の要望・提言としてあげていくべきかと思うが、皆さんいかがでしょうか。例えば、先ほどの議論で、過疎地域のデマンドバスの運行や個人の車を使った運航でもIoTを使うことは非常に有用であるので、このようなシステムを使う場合は、必要となってくるのではないか。
- 宮島様 : そうです。美波町は特に、皆スマートフォンを持っているわけではないので、タグにボタンを付けて通信網経由で呼ぶなどができるかと思う。
- 委員 : 音声はでないんですね。
- 宮島氏 : 光だけである。技術的には可能だが、音を出すと電池の消耗が激しくなるので。
- 明石様 : 防災無線が聞こえにくいという声が出ていたが、室内無線とこの仕組みを組み合わせることによって、インターネットの通信回線を使わなくても災害時に使える仕組みなどいろいろな方法が考えられる。
- 座長 : どちらかというと、防災は、国が決めて、県が準じて、市町村、地域コミュニティという、上位から流れていたものを、これからは、逆に住民の目線からやっていると、今回のIoTというならば、電気通信事業法がネックになる、その部分を徳島県は先進として声を上げていく必要があるのでは。
- 明石様 : 自営通信網、地域で運用していくことができる通信網がインターネットシングズや新しい無線の体系の開発によって可能になっている。それに比べると、電気通信事業法は、そのようなものを前提にしていないので、地域で運用している、安価で便利な仕組みを活用するような規制改革は声を上げさせていただきたい。

座長 : IoT を活用するということを知事等もよく言っているが、必然的に規制が係ってくるので、それに伴う障壁の受け皿を整理しておいていただいた方がよいかと思う。

美波町役場 : 5Gでもローカルエリアの議論がされている。LPWA は議論の先にはないと思うので、床桜先生がおっしゃっていたような、ローカル局の場合の制度を変えていく必要があると考える。

座長 : この点に関しては、事業を進めている、美波町、事業者のスキードからも切実な声をいただいているので、ローカルネットワークについて、何らかの規制緩和を知事を通じて、国の方に伝えていくという取りまとめにさせていただく。最後に、前回議論いただいた、地域おこし協力隊の定着状況と、テレワークにおけるひきこもり支援の状況について、担当課から説明いただきたい。

担当課 : 地域おこし協力隊が離任された後の動向について報告します。今年8月1日現在の数字を市町村に照会して取りまとめたところ、累計は146名。県内に住まれている方は、84名、県内への定着率は57.5%となり、同じ市町村内にお住まいの方は62名で、42.7%という状況。地域振興課としては、引き続き、協力隊の制度に関する情報提供や研修会などの機会を通じて、市町村の方々とともに、協力隊の制度を積極的に活用しながら、地域への定着率を向上させられるよう取り組んで参りたい。

座長 : ひきこもりの支援の状況について担当課から説明いただきたい。

担当課 : 資料5について説明

座長 : ひきこもりに関する実数については、調査中だったかと思うが。

担当課 : 民生委員協力のもと調査中である。

座長 : 前回のNPOの猪子理事長の話では、テレワークは時代の流れであるが、普通の働き方もテレワークも出来る人ではなくて、テレワークでなければ働けない、社会参画できない人がいる。障がいを持った方や一部ひきこもりの方に対応してきたと。その中で、働く意欲さえあれば、パソコンに対するスキルも高いし、無理矢理社会に引っ張り出すのではなくて、仕事を彼らの空間に持っていく方がいいのではないかという意見であった。精神保健福祉センターは、ひきこもりに対しても専門機関であるので、テレワークは1つの大きなきっかけになるのではないかと、ただWORKなので、しっかりとした仕組みを作らなければならない。
前回の議論した3つの項目について、今の報告を受けて、事務局で提言の骨格になるようなものを整理してもらっていますので、説明をいただきたい。

事務局 : 資料1について説明

座長 : 地域おこし協力隊の現行制度は、市町村の職員として、3年間雇う。3年後は、その地域に引き続き住み続けていただきたいという制度設計になっているが、いろいろな事情で、県内の定着率がこのような状況になっている。こういう状況の中で、三好みらい創造推進協議会の丸浦さんが来られて、地域の企業では人が確保できない厳しい状況だと、また、三好市はUターン組が多いとはいえ、地域貢献人材にも課題があるので、企業の正社員として採用するが、一定の時間は、公共的な仕事に関与できるような仕組みを作りたいという話があったので、そうしたことに県としても関係機関と連携を取りながら、取り組む必要がある。もう一つは、テレワークについて、猪子さんが言われたように、障がいを持った方や、抗がん剤治療を受け、働く意欲がありながら出社できない方や、難病により通勤するのが困難だとか、あるいは、潜在能力がありながら、きっかけがつかめないために、外に出ることができない方などに対して、社会参加型のテレワークモデルが必要ではないかという提言をさせていただこうと思っている。10代の若者については、このとおりで、衆議院選挙だったか、若者の投票率が全国最下位。そうした地域課題を認識してもらうためにも、フィールドとして、審議会等があるのではないかと。私がこだわらせていただいたのは、防災と環境という形で例示をさせてもらったが、南海トラフ巨大地震にしても、10代の若者にとっては、リスクが高いので、また、二酸化炭素、地球環境の問題は、彼らが受け止めてもらわなければならない。シビアな状況が想定されるところには、積極的に登用してもらいたいと思っている。この3点については、言葉は整理させてもらうが、このような方向性で進めさせてもらいたいと思っている。まだ、時間があるので、このあたりをしっかりと書いてもらいたい等ありましたらお受けしたい。また、今回の移動手段の件とIoTの関係については、先ほど議論した方向性で文言を追加・整理させていただきたいと思う。すべての項目において、重要なテーマであり、SDGsと関連付けながら、知事に提言させてもらう。提言書は、昨年と同様に、皆様方とメール等でやり取りをしながら、私と田村さんと、今日は欠席されている四国大学の加渡さんとで、共有させていただいて、最終的なところはご一任させてもらってもよろしいでしょうか。今月の半ばぐらいには、知事に提言をして、可能なものについては、予算化、国への提言をしていきたいと思っている。

以上